loco revue

4/79

Les constructeurs français

Une 141.TC Ouest en HO

Les tramways Düwag de Roco

Mensuel N°404 - Avril 1979 / 43e année / Prix 10 F

404

loco revue

pour les modélistes
et amateurs de chemins de fer

SOMMAIRE 4/79

réseau HO	**257**	un réseau à haute densité de trafic
reportage	**278**	le temps des gares (expo CCI)
	284	Nuremberg 79 : complément d'informations
modélisme	**268**	les nouveautés 79 des constructeurs français
	292	à propos des voitures "Brochet"
construction	**261**	..."eit derhel chonj ag er marh du !" une 141.TC Ouest en HO
	265	une autre façon de prendre le métro
le bloc-notes du débutant	**281**	le parc remorqué à voyageurs de la SNCF
transformation	**282**	A9 UIC, B10 DEV type U et Dd4s UIC au 1/160
transports urbains	**287**	le tramway type 3000 des KVB reproduit en HO par Roco
un projet par mois	**290**	pour animer et présenter votre collection
le décor du réseau	**275**	cinq idées pour le décor
questions et propos	**264**	matériel roulant Ouest 1930, le plasticard, etc...
modélisme à toute vapeur	**294**	1.040.TA au 1/20 (chapitre 20)
divers		à travers les clubs, la presse étrangère, des livres et des revues, petites annonces

COUVERTURE : Les tramways sont à l'honneur dans ce numéro :

1 | 2
3

1 Le funiculaire de Gloria à Lisbonne, longueur de la ligne : 0.3 km, écartement métrique, motrice construite avant 1945 (8/78).

2 A Nuremberg, la motrice historique 701, construite en 1913, quitte la station de "Hauptbahnhof" (3/79).

cliché Jehan-Hubert Lavie

3 A l'échelle HO, le modèle Roco du c.f. secondaire AVG qui dessert, entre Karlsruhe et Bad Herrenalb, une verdoyante vallée parsemée de forêts

maquette et clichés 1 et 3 : Francis Marx

Fondateur : Jean-Edmond FOURNEREAU
Directeur : Jean-Lucien FOURNEREAU

Avec la collaboration de :
Pierre CHENEVEZ, Xavier JACQUET, Clive LAMMING, Jehan-Hubert LAVIE, Marcel LE GUAY, René LE GUELLEC, Francis MARX.

ADMINISTRATION - REDACTION
PUBLICITE - VENTE :
Au siège de la revue, à l'adresse ci-dessous **Tél.- (97) 24.01.65.**

Loco-Revue, parution mensuelle, sauf août.
En vente dans les magasins spécialisés, les librairies, les bibliothèques de gare et les aérogares.
Prix du numéro (sauf numéros spéciaux mars, juillet-août et décembre) :

Le numéro France : 10,- F (sauf spéciaux)
étranger : 13,- F
L'abonnement France : 95,- F - étranger : 125,- F

L'échéance d'abonnement est indiquée en haut à droite du cliché d'adresse.
C.C.P. 2081.39 Paris et 000-0600032-87 Bruxelles.
Référence bancaire : BNP Auray.

Tous droits de reproduction réservés.

Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Les articles signés reflètent l'opinion de leurs auteurs et ne sont pas obligatoirement une prise de position de la rédaction.

Les insertions publicitaires n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le journal conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite, sans avoir à fournir motifs ou justifications.

Pour la Suisse : HORNSTEIN - Gotthelfstr. 7, C.P. 189, CH-4054 Bâle

éditions loco revue bp 9 le sablen 56400 auray

...eit Derhel choñj ag er Marh Du !

("...en souvenir du "cheval noir" !)

jean-denis rondinet et jehan-hubert lavie

1 j.l. poggi

1 A l'assaut des Monts d'Arrée, les 3 141.TC - 12 et 17 en double traction donnent leur pleine puissance en tête du train de marchandises Guingamp - Carhaix. Elles viennent de traverser la petite halte de Coat-Gueguan et se dirigent vers la gare de Pont-Melvez. La cabine étroite d'origine de la 3 141.TC - 12 (1er plan) est, ici, bien visible. (04/71)

construction d'une 141.TC Ouest en HO

— « Marh du », pour les équipes de conduite du Réseau Breton, c'était leurs locomotives, qu'un mélange de langue celtique et de parler populaire, véhiculant les symboles jusqu'à la poésie, avait surnommé « cheval noir ».

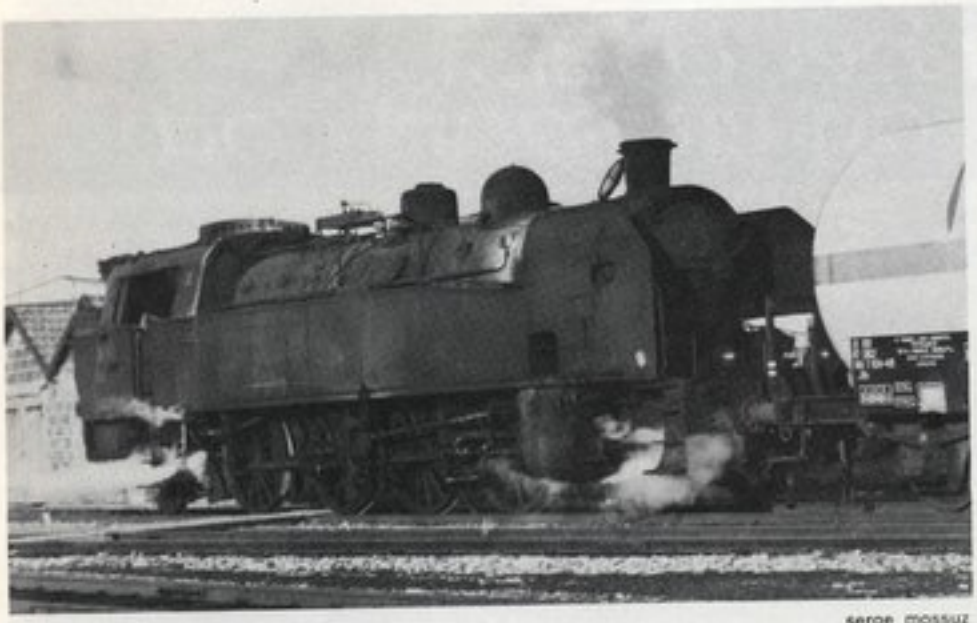
— Les 3 141 TC ont été les dernières machines à vapeur utilisées par le Réseau Breton. Au terme d'une carrière passée dans la fièvre de la banlieue ouest parisienne, ces belles machines robustes et simples retrouvèrent une seconde jeunesse sur les lignes reliant Guingamp à Paimpol et Carhaix, à travers le Trégor et le pays de Gourin.

— Aujourd'hui, le souffle rauque des 3 141 TC a déserté les contreforts des monts d'Arrée. Jean-Denis Rondinet, un modéliste raffiné originaire des Côtes-du-Nord, a décidé de faire revivre une de ces machines sur son réseau HO. Notre collaborateur Jehan-Hubert Lavie a réalisé un modèle semblable, en suivant les conseils de J.-D. Rondinet.

— L'originalité de cet article est de vous présenter deux modèles similaires construits par des modélistes ayant chacun une expérience et un outillage différents.

— La péninsule bretonne avait été pourvue, dès le début du siècle, d'une importante infrastructure à voie métrique, comprenant des chemins de fer d'intérêt local : Finistère (CFF), Morbihan (CM), Côtes-du-Nord (CdN), Tramways d'Ille-et-Vilaine (TIV), et d'intérêt général avec le Réseau Breton (RB), concédé à l'ancienne Compagnie de l'Ouest et exploité par les Chemins de Fer Economiques (CFE), puis par la CFTA.

— La ligne Guingamp-Paimpol du RB a été ouverte en 1894. La voie, longue de 36,853 km, avait été tracée en suivant le cours du Trieux. Située au centre du Pays Trégorrois, l'expédition de pri-



serge mossuz

2

2 La locomotive 3 141.TC - 19 manœuvre en gare de Carhaix (9/71). A noter la porte de boîte à fumée unifiée (sans sigle SNCF) et le pare-escarbilles le long de la cheminée. Cette machine préservée par l'Ajecta a été reproduite par J.-D. Rondinet.

3 Entrée à l'annexe-traction de Carhaix de la 3 141.TC - 13 (69). L'écran pare-fumée gauche est doté d'une large ouverture à sa base.

meurs lui procurait un trafic appréciable de même que le port de Paimpol, à l'époque très actif, qui recevait de nombreux bateaux terre-neuvas.

— Pour éviter les inconvénients du transbordement, on équipa cette ligne en 1924 de trois files de rails (voie métrique/voie normale), malgré son profil assez difficile comportant des courbes de 200 m de rayon. L'écartement métrique a été démonté par la suite.

— Le 10 avril 1967, l'ensemble des lignes à voie métrique du RB fut coordonné, sauf la section de Guingamp à Carhaix qui a été mise à voie normale et est, actuellement, toujours exploitée avec la ligne Guingamp-Paimpol par les CFTA.

lr/j.l.f.

3

Aperçu sur le matériel moteur et remorqué (1924-1978)

— Dès la conversion à voie normale de la ligne de Paimpol, les locomotives à vapeur utilisées ont été louées aux chemins de fer de l'Etat puis à la SNCF par le Réseau Breton. Elles étaient gérées administrativement par le dépôt de Saint-Brieuc, et affectées à l'annexe de Guingamp-Patte d'Oie.

— En 1924, le service fut repris par six machines 030-301 à 392 Etat ([3] 030 B) pour les trains de voyageurs, et par cinq 50-901 à 912 ([3] 050 TA) pour les marchandises.

— Peu après la création de la SNCF, l'ensemble du trafic était assuré par des [3] 030C et [3] 030 D. En 1947, ces vaillantes « Bourbonnais » (certaines finiront centenaires !) furent remplacées par des locomotives-tender [3] 131TA. En saison, les trains de primeurs étaient enlevés par des machines plus puissantes du type [3] 140G, puis [3] 140H.

— A partir de 1951, des [3] 230K renouvelèrent progressivement la dotation de 131TA. Ces excellentes Ten-Wheels devaient fréquemment circuler tender en tête car elles ne pouvaient pas être tournées sur le pont tournant de Paimpol. Aussi, leur élimination fut rapidement désirée par les responsables du réseau.

— Le retour des locomotives tender fut marqué, en 1958, par l'arrivée de deux [3] 141TC (141TC 3 et 8) évincées de la banlieue de Paris-Saint-Lazare, qui allaient s'assurer, à l'aide des [3] 141TC 4 et 20 réceptionnées vers 1960, l'exclusivité de la traction, exceptée celle des trains de primeurs lors de la campagne des pommes de terre, assurée jusqu'en 1960 par des [3] 140H détachées des dépôts de Saint-Brieuc et Dol, puis par la [3] 140C 255 de Rennes en 1961.

— Le contingent régulier était porté à cinq unités en 1963 : [3] 141TC 3, 4, 10, 12 et 20 (141TC 8 placée en réserve à Rennes).

— En 1967, la mise à voie normale de la ligne Guingamp-Carhaix eut pour corollaire un renforcement de l'effectif avec des machines libérées par l'électrification de la banlieue Saint-Lazare. Les [3] 141TC 6, 11, 13, 16, 17, 18 et 19 seront largement employées sur les deux antennes bretonnes, tandis que le reliquat servira de stock de pièces détachées. Engagées en simple ou double traction (DA), elles furent appréciées par les équipes de conduite du dépôt de Guingamp. Les dernières unités (9 machines utilisables) ont été radiées le 1er octobre 1971. Des diesel BB 63500 du dépôt de Rennes sont utilisées depuis cette date.

— Signalons la présence, pour les manœuvres et évolutions en gare, d'un locotracteur Y 7400 à Carhaix et d'un Y 2400 à Paimpol.

— L'autorail léger, spécialement destiné à la desserte économique des lignes à faible trafic, ne pouvait pas laisser in-

différents les dirigeants du Réseau Breton. Les deux premiers autorails, réceptionnés en 1954, étaient des Renault type TE de 1931 (SNCF X 10.001 à 10) rachetés par les CFE. Numérotés MX 155 et 156 au Réseau Breton, ils furent progressivement remplacés, à partir de 1960, par deux autorail Renault AEK X 7017 et 7019 détachés du Centre de Rennes. Ces derniers furent radiés en 1969 et ferraillés, après un court séjour sur les voies de garage du dépôt de Nantes-Blottereau.

— Entre temps, des appareils unifiés de 110 kW (X 5010 et 5011 prototypes), loués à la SNCF, étaient apparus en 1964. Une dotation complémentaire d'autorails X 5500/5800 et de remorques XR 9100/9500 renforça cet effectif. Le dernier appareil de ce type quitta le RB en octobre 1972.

— Depuis cette date, le service est assuré par des appareils unifiés de 250 kW série X 3800 du dépôt de Rennes, seuls ou avec remorques XR 7300, 7800 et 8100. Les marches sur le Réseau Breton sont directement graphiquées dans le roulement de ces engins.

— Nous terminerons en disant quelques mots du matériel remorqué à voyageurs. Différentes séries de voitures anciennes à deux essieux et portières multiples furent utilisées jusqu'à l'arrivée, en 1954, des voitures d'omnibus à deux essieux type modernisé régional Ouest, numérotées à l'époque dans la tranche B°q 36701 à 37849.

— En 1967, elles furent remplacées par des voitures d'omnibus à trois essieux type modernisé Sud-Est B° tai(z), B° ai(z), B° Dtai. Celles-ci ont été radiées fin 1977, et les trains de voyageurs (remplacements d'autorails) sont dorénavant formés par des rames d'XR, tractées par un diesel 63500.

Les locomotives [3] 141TC 1 à 20 (ex-42000 Etat)

— Ces locomotives ont été livrées au réseau de l'Etat en 1923 pour le service voyageurs de la banlieue parisienne. Les caractéristiques détaillées de ce type de machine figurent dans la fiche documentaire L. R. 592 série 52.

— A partir de 1930, elles furent munies de la réversibilité (dispositif démonté avant mutation sur le RB). L'échappement à cône mobile fut remplacé beaucoup plus tard par un échappement Kylchapp 1K/1C avec large cheminée. Ces 141TC Ouest reçurent également, en remplacement de la pompe à air simple Fives-Lille, un compresseur bi-compound et des soupapes de sûreté type Coale.

— Des écrans pare-fumée ont été montés par la SNCF, plusieurs machines de Paris-Batignolles n'ayant reçu cet équipement qu'après 1960. Des ouvertures de dimensions et de formes variées avaient été pratiquées dans certains écrans pare-fumée afin de permettre un entretien plus facile des organes dissimulés.

— Nous avons pu observer différentes variantes sur les 13 machines utilisées effectivement sur le RB :

— Large encoche à la base de l'écran pare-fumée gauche sur les TC 3, 4, 6, 8, 10, 13 et 19.

— Porte de boîte à fumée unifiée avec charnière en Y (sur le RB le macaron central SNCF était démonté) : TC 3, 4, 12, 16, 18, 19 et 20.

— Eclairage électrique par turbo-dynamo monté sur les TC 6 et 19.

— Tampons ronds sur les TC 4, 8 et 20, rectangulaires sur les autres machines.

— Cabine étroite originale remplacée par une cabine large dont les parois latérales avaient été entièrement retôlées et pourvues de vitres ou de volets coulissants sur l'ensemble de la série, sauf la TC 12 qui conserva sa cabine originale munie de petits volets coulissants.

— Nous terminerons en signalant que la [3] 141TC 19 est préservée par l'AJECTA.

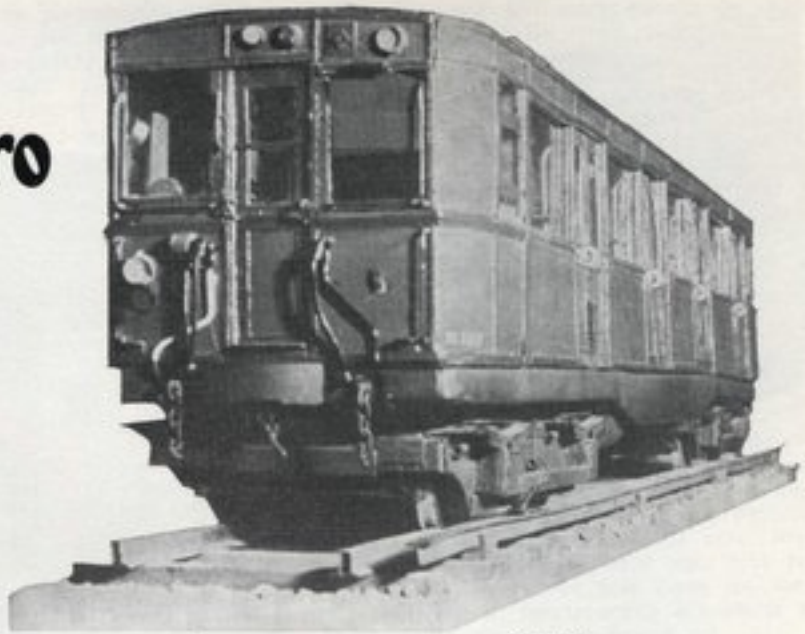
(A suivre : construction en HO.)

4 14 h. 41, gare de Moustéru. En ce jour d'octobre 1970, l'autorail habituel assurant le Tr. 15 (Guingamp - Carhaix) est remplacé par une rame tractée (2 B6 ai. 3 B9 tai modernisées S.-E., 1 Ddap métallisé Ouest). En tête la 3 141.TC - 17 choisie par J.H. Lavie pour modèle.

4 J.L. poggi

Une autre façon de prendre le Métro

clive lamming



lamming

« Cher Monsieur Labbé, vous n'avez quand même pas déplacé un collaborateur de « Loco-Revue » pour décrire votre façon de prendre le métro. Comme tout le monde vous attendez l'arrêt de la rame, vous laissez descendre, et puis vous montez... Voyez-vous une autre manière de faire ?

— Mais oui. J'ai ma manière à moi de prendre le métro, et cette manière étonnerait bien ceux qui, tous les jours, s'y entassent en fronçant le sourcil. Car moi, Monsieur, je prends le métro... comme modèle Voyez plutôt... »

Et mon interlocuteur alla dans la pièce voisine chercher une magnifique motrice qui faisait dans les cinquante centimètres de longueur, soit une bonne échelle « I » pour le moins, et qu'il tenait en équilibre sur la paume d'une main tendue — ce qui, vu le poids apparent d'un tel engin, dénotait une force peu commune Sans aucun doute Mme Labbé devait nourrir son mari tous les jours avec un repas aussi copieux que celui qu'elle venait de cuisiner en l'honneur de l'envoyé de « Loco-Revue »... M. Labbé me tendit négligemment son chef-d'œuvre en tenant avec deux doigts la planche qui supportait ce demi mètre de bon vieux métro de Paris. Je le pris et la légèreté me fit comprendre que, en dépit d'un aspect parfaitement métallique, cette motrice 1317 était en papier bristol tout au plus.

« Et tout est en papier, je parie ?

— Oh ! Il y a bien quelques grains de poivre pour faire les ampoules de l'intérieur, un peu de fil de téléphone peint pour faire les barres de maintien, un peu du collier de ma femme pour faire les chaînes, mais à part çà, vous avez gagné votre pari. C'est bien du papier. Voyez-vous, il faut chercher jusque dans ma plus tendre enfance pour trouver une explication à cette pratique. D'abord une condition très modeste me refusa les jouets dont j'avais envie et puis, un jour par hasard, je tripotai du papier et j'obtins la forme d'un capot avant de « Renault 8 Gordini ».

Ce fut une découverte pour moi car je compris que je pouvais, assez facilement, obtenir des formes et créer des jouets. Je la fabriquai d'ailleurs ma « R 8 », par la suite et je lui confectionnai une suspension fonctionnelle, avec les demi-essieux arrière oscillants caractéristiques, au moyen de ressorts en fil électrique fin enroulé autour d'un crayon.

Je voulais un train quand j'étais très petit. Mes parents purent m'offrir le « Paris-Rome » des débuts de « Jouef » avec ses rails en fer embouti sur socle plastique et sa locomotive à quatre roues. Je pris les bogies des voitures (que je trouvais bien trop courtes) et je les plaçai sous des caisses de ma fabrication : ces caisses, en papier bristol, furent un point de départ ferroviaire. Ma mère me ramenait de son travail des quantités industrielles de feuilles de bristol inutilisées et ceci faisait mon bonheur. En outre, je détruisais ces créations en appuyant fortement pour voir où ça lâchait ; ceci me faisait découvrir la fragilité de certaines pièces ou assemblages et la nécessité d'étudier des solutions, d'où des études de lignes de force, de surfaces nervurées ou renforcées par un bâti, et un goût pour la fabrication de véhicules à partir de conceptions recherchées.

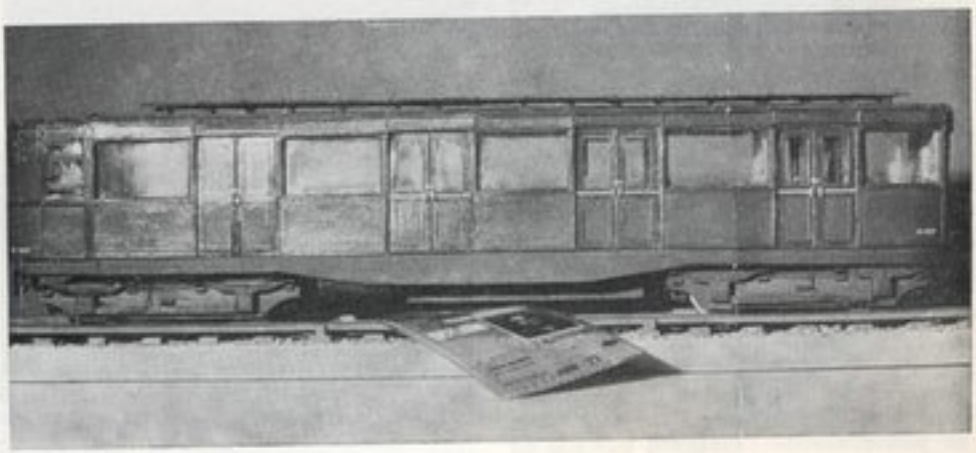
— Vous auriez excellé dans ce que l'enseignement technique appelle « les métaux en feuilles » !

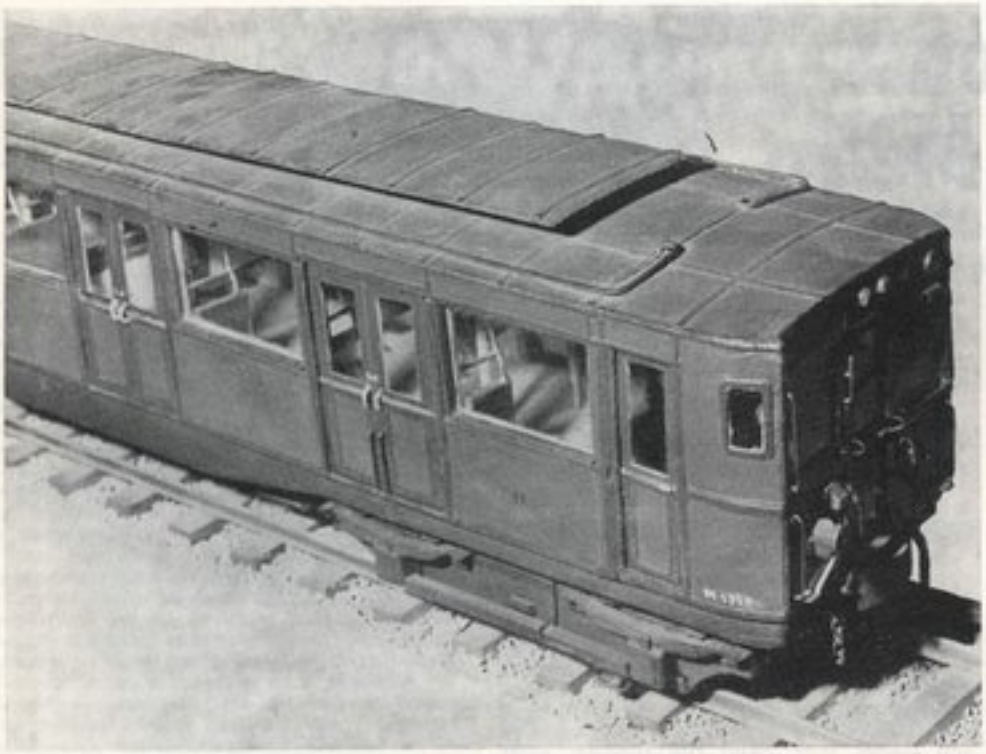
— Oui, si ces métaux étaient en papier... Car j'aime le papier et guère le métal qui est trop froid, trop « mécanique » justement. Le papier est comme vivant, chaud, intime... Et puis il se travaille d'une manière si sympathique, avec rien du tout : des ciseaux de la colle et les doigts...

— Mais le métro ?

— J'en suis un fanatique. Enfant, je m'offrais, pour de grandes après-midi entières, des voyages fabuleux pour un ticket seulement. Avec un copain, on partait, et on faisait des lignes, debout juste derrière le conducteur, le nez collé à la vitre de séparation. Par-dessous son bras on voyait la voie, les manomètres, la commande de frein et on freinait mentalement avec lui... On voyait, dans

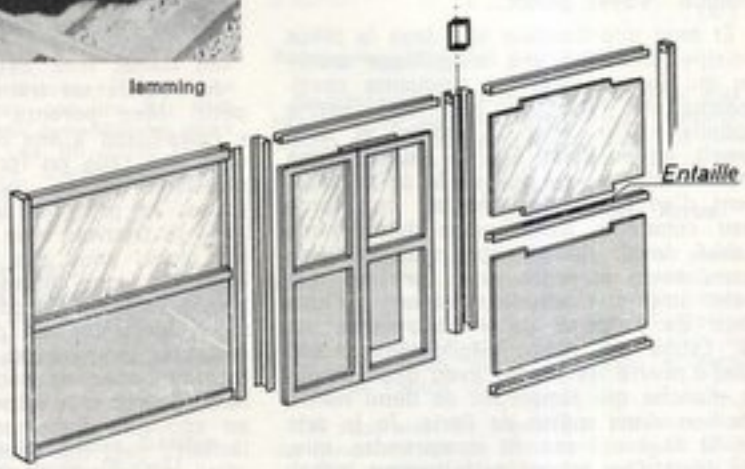
lamming





lamming

Jean Robert. En outre, il connaît Jean Robert. Dans ce livre je trouvai, parmi la foule de renseignements donnés, un dessin de la motrice 1317 et des vues aussi bien de l'extérieur que de l'intérieur. Des souvenirs visuels m'ont aussi aidé, car j'utilisai ce matériel lors du renforcement par des rames type 1300 du matériel articulé en exploitation sur la ligne 13. Je pus d'ailleurs comparer les performances respectives... Et je garde le souvenir de l'odeur des moteurs poussés dans leurs derniers retranchements (desquels on exigeait 200 ch au lieu des 175 ch habituels, compte tenu du profil de la voie).



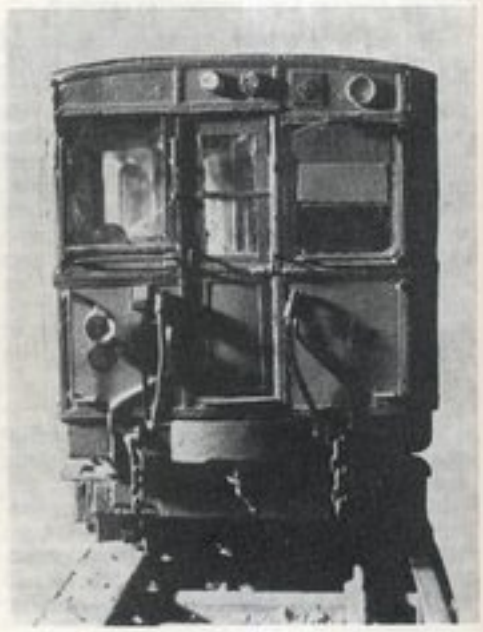
les « grandes loges » les éclairs des contacteurs qui inondaient son dos de lueurs bleuâtres. On le voyait, immobile comme un dieu dont le visage serait interdit à la vue des hommes, toujours de dos, assis imperturbablement et comme voué à jamais à ce monde mystérieux de l'obscurité, lui qui, seul, savait où menaient ces mystérieux tunnels à voie unique qui s'embranchaient parfois sur le grand tunnel près des stations... Et je les connaissais, ces stations bizarres comme « Invalides », « La Motte-Piquet Grenelle », « Mirabeau », « Liège », avec leurs dispositions curieuses, ou « Gare de l'Est » avec sa sortie à quatre voies, « Opéra » avec ses voies qui se recoupent sur trois niveaux, « Nation » avec sa vue sur les garages... Un monde merveilleux, mon enfance à moi, mon bonheur d'enfant. Alors, il fallait bien que, avant qu'il ne disparaisse je me le fasse pour moi, ce vieux métro. Car les rames modernes, ce n'est plus pareil. C'est trop silencieux, cela ne sent rien, bref, cela ne vit pas.

— C'est rvai que mon fils, âgé de sept ans, préfère les rames anciennes pour pouvoir voir la voie et le conducteur. Ce plaisir est impossible dans certaines rames modernes : qu'il s'agisse des bus à plate-forme ou des rames de métro, il semble que l'agrément y trouve de moins en moins son compte.

— En tous cas avec cette motrice 1317, j'en ai trouvé, de l'agrément. Je décidai de la construire à la suite d'une discussion avec un ami, Bernard, qui non seulement aime le métro comme moi, mais en plus possédait l'excellent ouvrage de

lamming

lamming



— Et votre maquette : comment avez-vous fait ?

— Carton bristol, plastique transparent, grains de poivre pour les lampes, timbres-poste pour les publicités, chute de chaînette de collier pour les chaînes, tamis à lait découpé pour les « filets » à bagages, paille à boisson blanche pour les barres de maintien des plateformes, fil de téléphone pour les petits câbles, poignées, conduites diverses, etc., papier à lettre roulé très serré pour les essieux, et peinture « Humbrol » pour terminer. Soit un prix de revient d'environ 20 F.

— Tout cela réuni, qu'avez-vous fait exactement ?

— J'ai commencé par le châssis : des longerons réalisés en trois parties réunies par des languettes de carton. Puis les traverses de choc rapportées sur les longerons, puis les autres traverses (supports des bogies entre autres). Ces pièces sont découpées, après avoir été dessinées et pliées, puis collées.

— Vous ne procédez pas par moulage de papier mâché, par exemple, comme font certains amateurs anglais ?

— Non, je découpe, plie et colle. C'est un travail de découpage après étude de volumes, comme les découpages pour enfants qui sont dessinés sur des planches. Même les roues sont faites de la même manière ; ce sont des disques de papier réunis par une languette dentée et courbée. Les essieux sont du papier roulé et serré, puis entouré de « Scotch ». La caisse est faite selon le principe d'un bâti habillé de panneaux. Les montants de porte sont des bâtis en carton plié en « U » emboîtés les uns dans les autres, ainsi que le bâti de la loge de conduite. La toiture est cambrée à la main, avec des pliages légers successifs entre les doigts, et elle est doublée. Je n'utilise aucune forme pour les cambrages, sauf, parfois, des bords de meubles, comme celui du buffet de la cuisine...

— L'aménagement intérieur est très complet et très joli avec ses couleurs claires où s'opposent le ton « bois » et le blanc des panneaux émaillés. Je constate même la présence des poignées intérieures des portes, des boutons de commande de la fermeture des portes de la rame et de la sonnette. Et comment avez-vous fait tous ces détails extérieurs de la caisse ?

— J'ai découpé des languettes de largeurs diverses pour cacher les joints et je les ai superposés. La peinture a été faite au pinceau, et j'ai du mettre jusqu'à trois couches, compte tenu du matériau de base qui « boit » beaucoup.

— Le résultat est excellent, car, avant d'avoir touché, on croit vraiment avoir affaire à du métal. Mais comment faites-vous vos pièces ?

— Je les dessine à plat au crayon, et je redessine les pliages au crayon à bille, en appuyant fortement, de manière à « casser » le papier et à obtenir ensuite des pliages nets. La colle est tout simplement de la colle « Scotch » en tube, dite « universelle ».

— Quelle est votre échelle de réduction, en fait ? On dirait du « I ».

— Eh bien, non, car j'ai commencé sans vraiment avoir en tête un souci d'échelle normalisée d'une part, et, d'autre part, avec l'idée que tout serait plus facile en utilisant au mieux les dimensions des fiches en bristol et le plan du livre de Jean Robert. Ce qui donne une échelle d'environ 1/28 : ma voie fait 51 mm, par exemple. Si je fais un réseau complet, plus tard, selon mon intention, je prendrai de la voie « I », bien sûr, je fabriquerai certaines pièces en métal (bogies, essieux et boîtes à essieux) pour permettre un roulement meilleur que celui-ci !

— Votre roulement « papier/papier » n'est pas des meilleurs, en effet, mais on peut pousser aisément la motrice à la main et elle roule sans problème sur son petit « bout » de voie. Alors, on se donne rendez-vous pour plus tard, quand vous aurez une ligne de métro complète et fonctionnelle à montrer aux lecteurs de « Loco-Revue » ?

— Bien sûr. Mais il me faut trouver de la place.

— Faites comme tout le monde : creusez !!! Vous avez un jardin, une maison, et puis, que diable, passez sous la rue et sous les maisons voisines. Un métro ne doit pas occuper de place à l'air libre, à part les « bouches » d'entrée des stations. Vous avez le sous-sol à vous, à défaut du sol...

— Alors, vous viendrez m'aider, n'est-ce pas ? »

chemin de fer touristique du Tarn

Le Chemin de fer touristique du Tarn commencera à Pâques 1979 sa cinquième saison d'exploitation. Au cours de la saison 1978, neuf mille cent-douze voyageurs ont été transportés, malgré le très mauvais temps de l'avant-saison.

Au cours des années, de nombreuses améliorations ont été apportées à ce réseau qui, il faut le rappeler, a été créé à partir de rien. (Il n'y avait plus d'exploitation depuis 1935).

Le parc de matériel moteur comprend actuellement neuf engins diesel ou à essence, dont quatre locotracteurs Crochat à bogies datant de 1918. Un très important magasin de pièces détachées permet d'assurer sans problème l'entretien de ces machines. Le matériel remorqué a été également accru en 1978. La première baladeuse à bogies construite entièrement par les membres de l'Association a été mise en service, et possède de très bonnes qualités de roulement. De nombreux wagons de service sont fort utiles pour assurer les trains de travaux et de pose de voie. La voie est prolongée régulièrement. Après l'évitement mis en service en 1978, la ligne continue pour atteindre la forêt. La pose de la voie est facilitée par le matériel mécanisé acquis par le CFTT : tirefonneuse à moteur, crics relève-voie, perceuse et groupe électrogène, bennes à ballast.

L'Association dispose également sur place d'une maison pour pouvoir loger les membres assurant l'exploitation et les travaux et aussi pour prendre les repas.

Pour éviter les vols, toutes les plaques de constructeur ont été retirées sur le matériel et remplacées par des copies fidèles. Quelques plaques supplémentaires ont été réalisées, et peuvent être acquises par les amateurs intéressés. De même, le CFTT a édité six cartes postales différentes, dont trois nouvelles en 1978. Elles sont vendues un franc pièce, au secrétariat CFTT, 42, avenue des Etats-Unis, 31200 Toulouse, où on peut également s'adresser pour toute demande de renseignements, horaires, etc. (Joindre SVP une enveloppe timbrée à toute demande.)

Locotracteur Crochat P. Grison

— un bâtiment administratif avec bureau de la feuille.

Pour 1979, Paul Soulleys aborde l'électronique en commercialisant un module d'alimentation « MADE » permettant des démarrages et arrêts progressifs (prix : 170 F - transfo en option), et un synthétiseur système « EVES » reproduisant l'échappement de la vapeur et le sifflet des machines (prix : 700 F, boîtier complet et haut-parleur). Le bruitage fourni par ce synthétiseur nous a paru correct aux allures rapides, mais peu réaliste au démarrage et ralenti.

(cliché n° 20)

TAB - GERARD & Cie, 6, rue Calmels, 75018 Paris

HO (vente directe, voir en pages publicitaires)

M. Gérard proposait déjà deux séries de CC 6500 : les CC 6501 à 6538 et les CC 6539 à 6559 (vertes dites « mauriennes »). Ces excellents modèles sont toujours disponibles et viennent de bénéficier de quelques perfectionnements. Une nouvelle série sort actuellement : CC 6560 à 6574, version la plus moderne de la SNCF avec persiennes verticales. Le modèle TAB est muni de cabines aménagées avec pupitres de commande éclairés, tampons métalliques à ressorts. Prochainement en option : éclairage permanent.

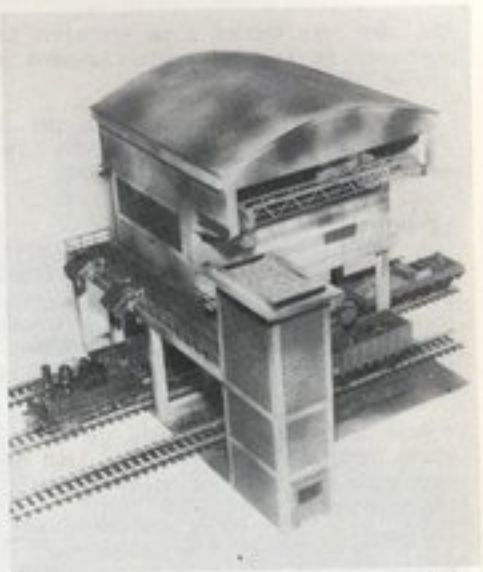
Est annoncée pour le mois de juin, la fameuse CC 72000 tant attendue, qui recevra également des cabines aménagées avec pupitres éclairés, tampons à ressorts, et quelques innovations, dont la plus originale est la reproduction des deux ventilateurs de toiture qui seront fonctionnels ! Le prix de ce modèle ne devrait pas excéder la somme raisonnable de 800 F.

TÉLÉTRAIN - 9, rue Gounod, 67550 Vendenheim
O & HO (vente directe)

De nouvelles pièces détachées élargissent la gamme Télétrain : tampons à ressort, lanternes, écrans pare-fumée, etc.

Des roues en laiton bruni de 10,5, strictement aux normes NEM, vont être commercialisées selon un système d'échange standard « essieu normes jouet contre essieu normes NEM » pour permettre la réutilisation de l'axe (pour le HO).
(voir également Loco Revue N° 403)

Enfin, deux nouveautés surprises devraient apparaître cette année, mais patience nous les annoncerons en temps opportun !



20 soulleys

Ver-sur-Reine : cinq idées pour le decor

j.l. verschueren

CHATEAU D'EAU

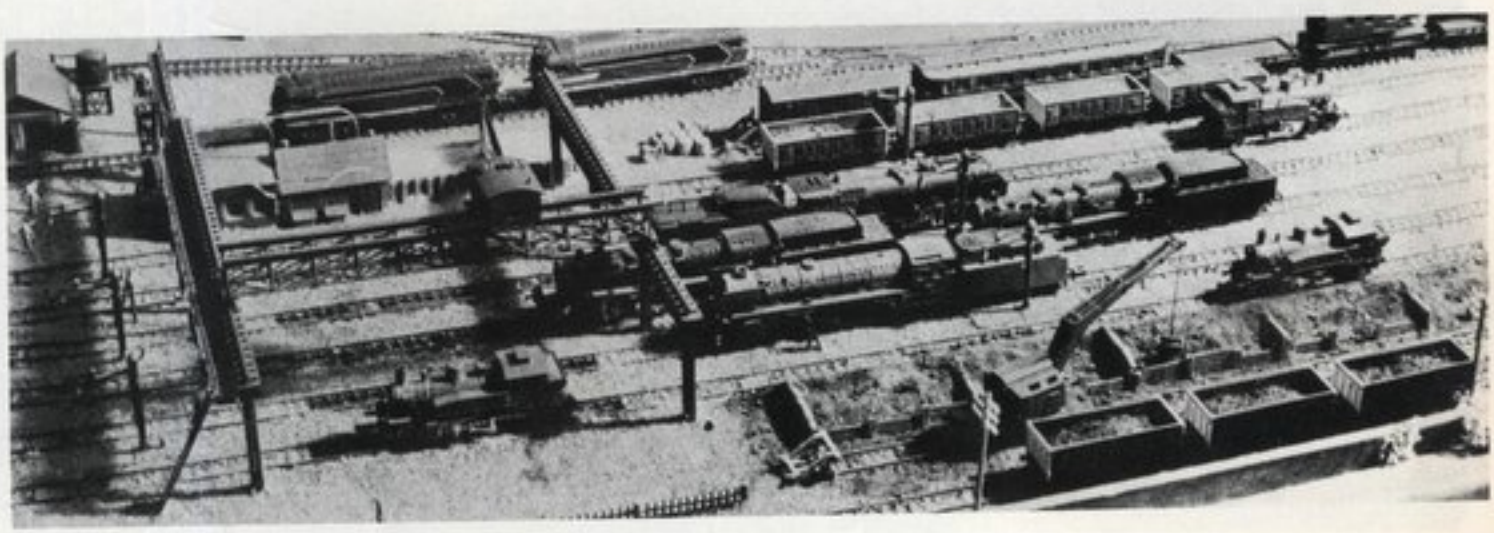
Là encore la planche à découper X. Jacquet fournie par Loco-Revue n° 381 conviendra parfaitement après quelques améliorations (attention au rectificatif apporté dans le n° 382). Personnellement j'ai renforcé le réservoir par une de ces petites boîtes de pâté vendues par plaquettes de trois (un campagne et deux foie... pour ne pas indiquer la marque). Chose étonnante leur diamètre correspond (à un demi millimètre près d'écart sur la circonférence) au diamètre du réservoir. On peut ainsi allier à la facilité de montage une solidité à toute épreuve, une circonférence parfaite et, ce qui ne gâche rien un point supplémentaire quant à l'esthétique : en montant le réservoir sur la boîte, ouverture dirigée vers le bas, on bénéficie en plus du relief de son sertissage.

Le fût octogonal, quant à lui, sera monté sur un socle en balsa découpé et verra ses poutres verticales en carton plié supprimées et remplacées par de la baguette de balza de mêmes dimensions.

Remplacer la porte et les fenêtres par des articles en plastique. Dans la référence Pola B 297 par exemple, il y en a qui sont excédentaires, et qui conviennent parfaitement après un petit raccourcissement.

Il faut absolument remplacer les échelles cartons par des échelles plastique,

verschueren



qui sont très faciles à se procurer. Les embases de l'échelle sont réalisées en profilé Vollmer.

Enfin, figurer le niveau d'eau par du rhodoïd transparent et repeindre l'ensemble, comme pour le toboggan.

LE PORTIQUE A SCORIES

Cette fois, il a fallu créer de toute pièce. Je n'ai trouvé qu'un peu de documentation dans Loco-Revue n° 310, page 468 et trois très bonnes photographies : n° 349, page 191, n° 310, page 468 et n° 414, page 84.

Pour les petits réservoirs de TIA, la photo page 354 du n° 308 rend bien service, cela est suffisant pour réaliser un travail correct.

Peu de difficultés pour le bâtiment de séchage et les casiers à sable, il suffira d'adapter ceux de la référence Pola B 247.

Le labo TIA, comme la plupart des autres bâtiments annexes, est réalisé à l'aide de la boîte de construction universelle Arnold référence 6791. Une fois les voies posées, les bâtiments implantés et les fosses à piquer le feu creusées et décorées, la construction du portique lui-même peut commencer. Pour cela, la solution la plus pratique consiste à procéder comme suit :

• Percer d'abord la planche du réseau aux emplacements des montants verticaux. On enfonce ceux-ci dans leurs trous en les collant (bien veiller à la perpendicularité, avec une équerre) ; s'ils sont trop longs, il est facile de les tailler ensuite juste à bonne hauteur, une fois définitivement fixés ;

• il devient alors aisé de placer et isoler les poutres horizontales de roulement sur les montants verticaux bien stables. Jusqu'ici on a travaillé uniquement en baguettes peuplier ;

• placer ensuite les rails du chemin de roulement et construire le pont roulant métallique. Celui-ci est construit en partant des pièces du portique roulant Vollmer (2 références 7901) et de profilés Vollmer ;

• la grue à scories, quant à elle, a été fabriquée à partir de la grue portuaire Pola B248. Il y a un travail délicat de découpage à réaliser sur les côtés de la cabine, pour la réduire de moitié, mais on y arrive avec un peu de patience. La flèche conviendra parfaitement à condition de ne garder que le tiers supérieur.

• Toutes les tuyauteries et tringleries courant le long des chemins de roulement sont découpées dans du fil fusible de différents diamètres, qui a l'avantage d'être très souple. Pour cela, le balza est percé en place avec une aiguille rougie, puis les « tuyauteries » enfoncées et collées dans les trous ainsi obtenus. Cela demande pas mal de patience et de minutie, mais le résultat final vaut le coup d'œil.

Le plus difficile est de percer puis brancher les minuscules réservoirs TIA.

Il n'y a plus qu'à terminer par les rambardes, les échelles et la peinture.

INSTALLATIONS DIESEL

Là encore, rien de précis dans le commerce, mais on trouve aisément, de-ci, de-là, les « ingrédients » nécessaires qu'il n'y a plus qu'à transformer et adapter. -

Pour la compréhension du sujet et le travail de fabrication lui-même, consulter l'excellent article de M. Gide, paru dans Loco-Revue n° 327. Pour ma part, j'ai utilisé le matériel suivant :

• La station de pompage est réalisée à partir de la boîte de construction Arnold, référence 6791 améliorée des tuyauteries et extincteurs muraux nécessaires (Arnold 657, ou Faller 2132).

• Le muret de l'aire de stockage est en baguette de balza. Les petits réservoirs adjacents (pompe, filtration et antigel) sont découpés dans des réservoirs provenant de la référence Faller 2132.

Les gros réservoirs à combustible sont à fabriquer par soi-même, à moins d'accepter les réservoirs Faller 2131, qui n'ont pas l'allure la plus courante plutôt plus haute que large.

• Le sol de l'aire de distribution est réalisé dans une planchette balza, épaisseur 1 mm (pour le dallage béton), recouverte par de la référence Arnold 6300 (pour le plancher, antidérapant). Les distributeurs sont tirés de la référence Faller 2132. L'abri est fabriqué en partant d'un quai Faller 2119. Les tuyauteries sont réalisées, comme pour le portique à scories, avec du fil fusible.

Il n'y a plus qu'à peindre, salir et animer de personnages, échelles, bidons, etc.

FOSSES ET PARC A COMBUSTIBLES

Pour les fosses, rien à dire, sinon conseiller vivement la lecture des Loco-Revue n°s 375 et 377 !...

Pour ma part, j'ai creusé directement la planche de base aux dimensions voulues. Le béton est figuré par une couche de mastic. Les marches des fosses de visites sont en balza.

Pour les fosses d'extraction, j'ai fait couler du vernis incolore entre les tas de scories, pour imiter l'eau. Pour le parc à combustible, je suis parti des photographies page 579 du n° 312 et page 124 du n° 304.

J'ai utilisé du balza que j'ai gravé pour faire les murets de pierres. Les montants sont réalisés en profilés Vollmer, les madriers découpés dans de la référence Arnold 6300. Le charbon est véritable, comme partout ailleurs !... Le parc à combustibles est situé face au toboggan ; il longe le grill d'entrée et est desservi par deux voies : celle de la grue à combustibles et celle des tombereaux.

Pour les tas de briquettes il ne faut pas se contenter d'un simple parallélépipède noirci !...

On obtient quelque chose de véridique en prenant la peine de réaliser un amoncellement de petits parallélépipèdes de toutes tailles, noircis avec un mélange de peinture Humbrol noire mat 33 et de poussière de charbon. On a ainsi vraiment l'impression d'obtenir un véritable tas de briquettes entamé.

C'est ce genre de détails qui efface le côté artificiel et faux de bon nombre de réseaux.

MATÉRIEL ROULANT

Comme moi, vous avez un vif attrait pour un grand dépôt, et si vous en avez entrepris la construction des installations spécifiques, il y a un matériel caractéristique dont vous ne pouvez vous passer : la grue à combustible, dont Loco-Revue vient de nous décrire deux modèles typiques en HO. Avec de la patience et partant de matériel déjà existant, on peut arriver facilement à obtenir quelque chose de satisfaisant en N. En partant par exemple de la petite grue Minitrix « Krupp et Ardelt » on obtient une grue à combustible du type de celle photographiée dans Loco-Revue n° 312 page 579.

Quelques détails à transformer, la flèche à changer, et le tour est joué.

Vous pouvez encore construire un wagon TIA et un wagon à huile (voir Loco-Revue n° 386, page 446). Un wagon désherbeur peut être tout aussi facile à obtenir, car bon nombre de dépôts en possédaient un de fabrication locale : aménagement d'un wagon à bord bas.

Vous aurez ainsi la satisfaction de posséder un réseau vraiment personnel.

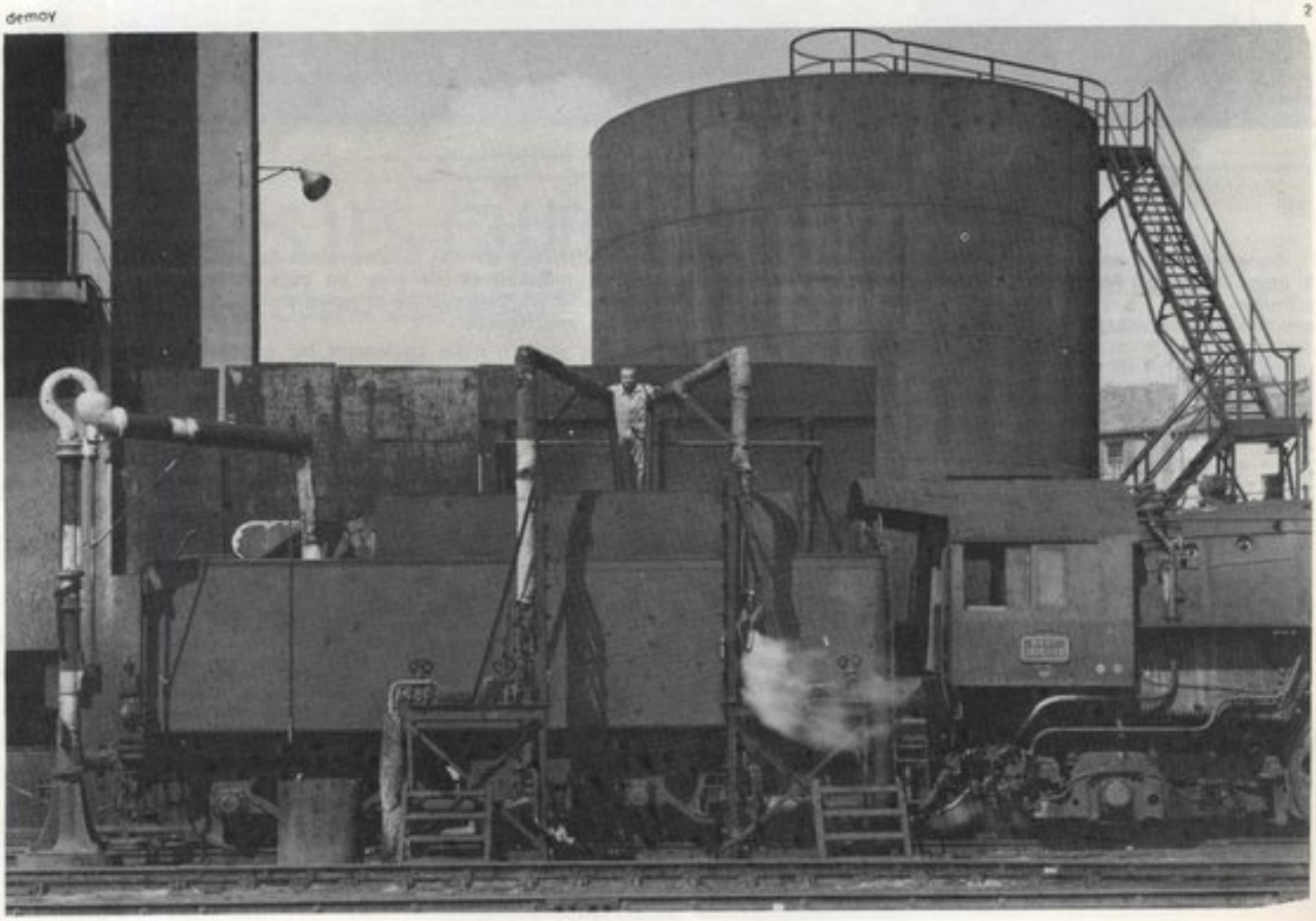
Pour ma part j'espère bientôt commencer la construction de wagons poches pour animer mon embranchement industriel. Dommage que Lima ne construise pas ses wagons à fonte liquide en N !...

1 **Dépôt de Chaumont : portique et grue pour l'évacuation des résidus des fosses noyées. Locomotive 1 040.TX - 25 (11/6/71).**

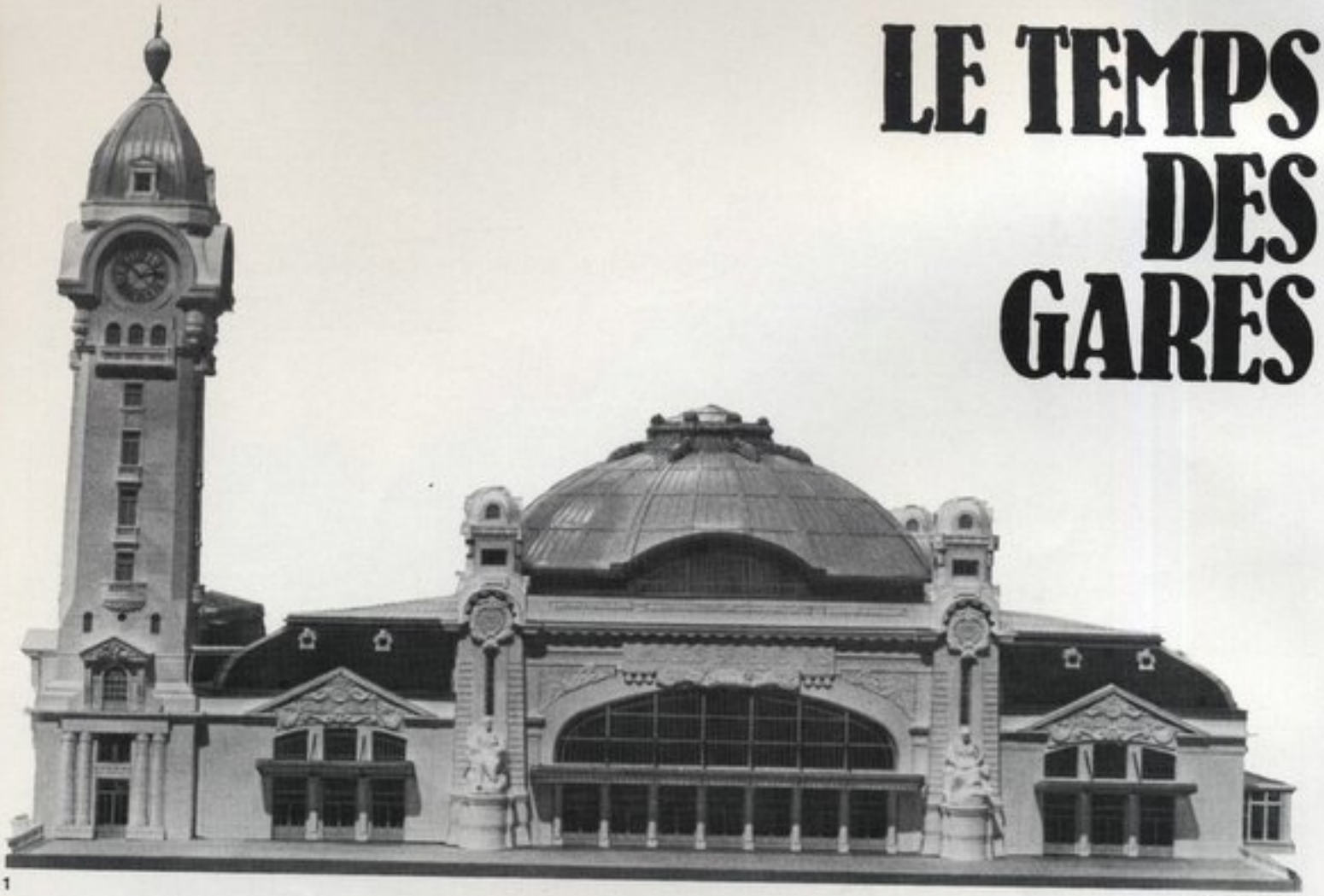
2 **Au dépôt de Narbonne, ravitaillement en fuel de la 141.R - 1113 (6/4/71).**

demoy 1

demoy 2



LE TEMPS DES GARES



1

m. bonnafous

Dans la série des grandes manifestations organisées au 5e étage du Centre Pompidou, le Centre de Création Industrielle présente depuis le 14 décembre 78 jusqu'au 9 avril 79, une exposition internationale sur l'histoire, l'actualité et le devenir des gares. Cette manifestation privilégie quinze aspects des gares afin de susciter un regard neuf sur ce lieu et par ce biais sur notre environnement.

Issue de la révolution industrielle, la gare illustre, de façon exemplaire depuis 1830, les fluctuations des sociétés occidentales. Elle est le révélateur des mythes et des réalités de notre temps. A travers la gare s'expriment l'histoire de l'architecture moderne et le triomphe de la technologie. Ainsi aux XIXe et début du XXe siècles, alors que l'ingénieur conçoit des halles métalliques de plus en plus audacieuses, l'architecte camouffle les façades en temples grecs, cathédrales gothiques, palais renaissance.

Cet aspect, mais également les aspects économique, technologique, social, politique et aussi poétique ou mythique sont passés en revue dans cette exposition exceptionnelle, et illustrés très largement tant par l'image, le film, les documents historiques, que par de nombreuses maquettes.

Notre confrère « La Vie du Rail » qui a contribué par ses archives à la réalisation de cette exposition, lui a consacré un numéro spécial (n° 1672) ainsi qu'une série d'articles

2

m. bonnafous

bonnafous

3

largement illustrés dans les huit numéros suivants (n° 1673 à 1680).

Ce sujet a donc été traité de façon exhaustive et nous n'avons pas la prétention de revenir en quelques lignes seulement sur l'histoire des gares !

Non, notre désir ici est simplement d'illuster quelques-unes des maquettes réalisées par Alain Pras qui, parmi les pièces de cette exposition touchant le modélisme, nous ont le plus émerveillés par leur qualité et caractère.

Alain Pras, rappelons-le, est le maquettiste de la firme Jouef à qui l'on doit déjà de très belles réalisations pour nos réseaux HO. Nous nous devions de rendre hommage à son talent.

Précisons en outre que A. Pras dirigera un atelier de décor lors du IV° congrès des « animateurs de clubs et modélistes isolés » à Tours, les 19 et 20 mai prochain, et rapatriera de Beaubourg, pour cette occasion, quelques-unes de ses réalisations parmi les plus intéressantes.

Nota : l'exposition « Le Temps des Gares » sera mise en itinérance en France et à l'étranger. En France, elle sera à Lyon : Espace lyonnais d'art contemporain de mai à août 1979, et à Bordeaux : au Palais de la Bourse de septembre à octobre 1979.

Le centre de création industrielle du Centre Georges Pompidou a édité un catalogue abondamment illustré qui constitue un apport iconographique en rapport étroit avec les thèmes retenus pour l'exposition « Le Temps des Gares ». Cet intéressant ouvrage est disponible au CCI du Centre G. Pompidou, 75191 Paris Cédex 04 (prix : 26 F).

La revue « Traverse », revue trimestrielle du CCI G. Pompidou (édition de Minuit) a elle-même consacré son numéro 13 au thème « Réseaux - Le modèle ferroviaire ». Contrairement à ce que pourrait supposer un modéliste, « Traverse » est pris ici dans le sens « route particulière » et « le modèle ferroviaire » sous-entend l'exemple ferroviaire ! (prix de vente : 35 F).

1 - Limoges Bénédictins.

2 - Paris Nord.

3 - Tours

A TRAVERS LES CLUBS

(Voir également pages 280 et 289)

Communiqués (date limite pour la remise des documents : le 5 du mois précédant la date d'insertion).

LES VIKINGS DE LA ROCHELLE

Le Foyer JEP de Port-Neuf - La Rochelle comporte désormais une jeune section de modélisme ferroviaire dont l'atelier est situé rue Meyer, 17000 La Rochelle (Port-Neuf).

Pour tous renseignements s'adresser à M. Langlais, 2, rue Boieldieu, 17000 La Rochelle.

EXPOSITION AU CLUB FERROVIAIRE DE VILLEMOMBLE

Le Club ferroviaire de Villemomble organise sa prochaine exposition de modélisme ferroviaire qui se tiendra le 20 mai 1979 au local du club.

Cette manifestation sera précédée par le baptême d'un engin moteur de la SNCF (19 mai).

Pour toutes précisions, s'adresser à M. C. Tintoret, 94, av. Galliéni, 93250 Villemomble.

VOYAGE EN ALSACE (MULHOUSE-BALE)

Un affrètement spécial sera mis en service les 28, 29 et 30 avril 1979 pour visiter les Musées du chemin de fer et de l'automobile à Mulhouse et les tramways de Bâle (Suisse).

Retour par Luxeuil pour voir l'immense circuit en « O » de la base aérienne.

Le forfait transport et deux nuits d'hôtel en chambre double avec petit déjeuner, est de 250 F par personne. Les autres repas seront libres.

Inscriptions et informations complémentaires à la Mutuelle des modélistes ferroviaires, 21, rue Rollin à Paris (75005), tél. 033.10.86, de 15 h à 18 h 30, du mardi au vendredi.

GRAND SHOW DU MODELE REDUIT A ETAMPES

Comme l'an passé, le club aéromodélisme « Les Coucous d'Etampes » organise une grande manifestation publique de modèles réduits avec exposition les 5 et 6 mai prochains, sur la base régionale de loisirs d'Etampes.

Cette manifestation rassemblera toutes les disciplines de modèles réduits (avion RC et VCC, bateaux, racers, voiliers, voitures, trains vapeurs...). Le temps d'évolution imparti pour chaque discipline sera de quarante minutes maximum (trente minutes d'évolution, plus dix minutes de temps mort).

Tous les clubs et modélistes isolés de la région parisienne sont cordialement invités à venir participer à cette grande manifestation.

Pour tous renseignements, s'adresser à M. Fleury, 7, square René-Chantalou, 91150 Etampes, tél. 494.27.22, ou M. Govet, 38, Grande-Rue, 91850 Bouray-sur-Juine, tél. 491.72.28.

AAATV-RP : VOYAGE EN AUTORAIL SPECIAL EN COTE-D'OR SAMEDI 9 JUIN 1979

En raison du succès remporté par le voyage du 7 octobre 1978 à Gray avec l'autorail VH Renault CFTA, le groupe AAATV de Paris organise un voyage le samedi 9 juin 1979 sur le parcours Dijon - Châtillon-sur-Seine - Dijon avec ce même autorail.

Possibilité de billet de groupe au départ de Paris. Prix : de Paris à Paris, 250 F ; membre AAATV, 195 F (autorail seulement : 95 F ; membre AAATV : 85 F. Nombre de places limité. Renseignements et inscriptions contre une enveloppe timbrée à 1,20 F, auprès de AAATV-RP, 8, av. Charles-de-Gaulle, 78230 Le Pecq.

LE BLOC NOTES DU DEBUTANT

jehan-hubert lavie

On peut distinguer, au sein du parc remorqué à voyageurs de la SNCF 8 groupes de véhicules :

- **parc commercial :**
  - voitures d'express, toutes à bogies,
  - voitures spéciales (ambulances-dortoirs, bar-dancing, conférence, cinéma, etc.),
  - voitures-lits héritées de la CIWL ou construites pour la SNCF,
  - voitures d'omnibus ou de banlieue, toutes à bogies,
  - fourgons à bagages, porte-automobiles, générateurs d'énergie ou de chauffage.
- **parc de service :**
  - voitures de tournées, d'expériences, dynamomètres, etc.
- **parc propriété des PTT :**
  - bureaux ambulants et allèges postales.
- **parc propriété des collectivités locales ou régionales :**
  - rames réversibles Stélyrail, Nord-Pas-de-Calais, etc.

Les types de voitures d'express sont aujourd'hui fort nombreux, et il nous a semblé intéressant d'en donner un aperçu aux modélistes débutants, en nous limitant aux 7 grandes catégories de construction :

— types de construction régionale dont les origines remontent aux anciens réseaux — voitures types Métalliques Est, Métalliques AL, Métalliques Nord, Métallisés Ouest, Métalliques Allégés Ouest, Métallisés PO et Modernisés SE. Dans cette catégorie, nous inclurons le type Bacalan (B^{11} à rivets apparents), les types Métalliques ex-DR (armistice 1945) et le type « Tous Services » Modernisé SE (B^{16}t à portes centrales). Toutes ces voitures sont en cours d'amortissement. Les AL et ex-DR sont radiées en attente de démolition. Cette catégorie de voitures semble boudée par les fabricants de modèles réduits (cliché 1).

— Types OCEM-RA, OCEM-PL, OCEM-FL (voir L. R. 396, p. 434). Toutes ces voitures disparaissent, elles aussi, progressivement. En HO, Jouef et France-Trains se sont partagés la reproduction de la quasi totalité des séries. En N, les OCEM-RA ont été choisies par Dynam (cliché 2).

— Voitures DEV type U acier doux et DEV type U acier inox. Construites dans les années 50 et jusqu'en 1970 pour les inox, ces voitures sont en cours de rénovation (intérieur et nouvelle livrée bi-colore). Quelques voitures en acier doux des tranches les plus anciennes sont déjà radiées. Les modélistes peuvent les acquérir facilement, tant en HO (acier doux RMA, inox Jouef, Europolitrains) qu'en N (inox Lima) (cliché 3).

— Voitures DEV type USI. Ce sont les voitures de service intérieur à couloir central, bien connues. Elles reçoivent également une présentation remise au goût du jour. RMA et MMM-RG en proposent des modèles à l'échelle HO (cliché 4).

— Voitures UIC type Y et dérivées (restaurants unifiés et Grill-Express). Construites dans les années 60-70, elles subissent progressivement différentes opérations de rénovation ou de transformation. Leur livrée est, aujourd'hui encore, très variée : vert 301, rouge 602, bi-colore "160", bi-colore nouvelle version, et pour certaines séries bleu-gris de l'agence « Wasteels », orange-gris de l'organisme « FTS », Corail ou Corail-couchettes ! Nous aurons l'occasion de revenir en détail sur ce sujet. Modèles HO Jouef (prochainement Europolitrains) et N Arnold Rapido (cliché 5).

— Voitures de prestige TEE "PBA", TEE 66, Grand-Confort. Ce matériel, destiné à un usage spécifique, n'a guère besoin d'être présenté en raison de sa célébrité ! Jouef offre à l'échelle HO, des Grand-Confort et des TEE "PBA". Hornby avait reproduit le type TEE 66 (cliché 6).

— Voitures de la nouvelle génération « Corail » et dérivées, types VU 75, VTU 75, VSE, VU 75/78 SL et Ambulance-Dortoir VU.

Cinquante types de voitures d'express sont actuellement traités dans les fiches documentaires Loco-Revue, qui constituent une source précieuse de renseignements pour l'amateur désirant améliorer ou transformer des modèles de voitures. Une visite en gare, pour observer les véhicules réels, est également profitable. A la lecture de ce « bloc-notes », vous aurez sans doute remarqué comme l'échelle HO est privilégiée par rapport à l'échelle N. Nous allons voir dans les pages suivantes comment Michel Grannec, un modéliste ingénieux, y remédie partiellement, en réalisant, au 1/160, une A^{4}UIC type Y et une B^{10}DEV type U.

1 demoy

2 demoy

3 sncf

4 demoy

5 demoy

6

7 demoy

LA PAGE DU N

(Suite du N° 401
voir également pages bloc-notes)

A^9 UIC, B^{10} DEV type U, Dd4s UIC au 1/160

michel grannec

L'OUTILLAGE

Construire ou transformer du matériel est une activité fort intéressante pour le modéliste ; et pourtant nous pensons que beaucoup d'amateurs n'osent pas s'y adonner par crainte des difficultés ou du prix de revient de la modification, ou par manque d'informations et de documentation sur les possibilités offertes par le matériel du commerce.

Nous voulons démontrer ici que rien n'est insurmontable :

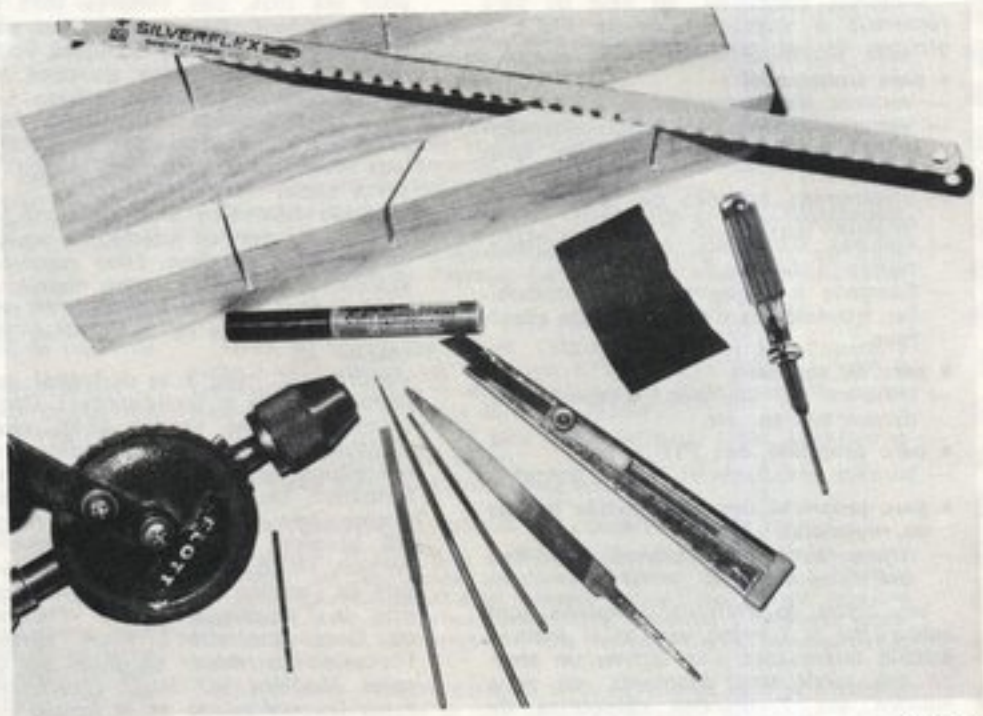
- en utilisant un outillage très courant,
- en nous servant de matériel de prix modique,
- en indiquant des méthodes simples de transformation.

Il est certain que construire complètement une locomotive ou obtenir une voiture comme nous voulons vous donner ici la description sont deux réalisations de complexités très différentes.

Une précision nécessaire : l'échelle réduite que nous pratiquons ne constitue pas à notre avis un réel obstacle aux modifications.

L'outillage de base pour ces travaux est relativement simple et peu coûteux (photo n° 5) :

- une boite à onglets,
- une lame de scie à métaux,
- une lime large assez douce,
- une ou plusieurs limes fines (limes aiguilles),
- un « Cutter » ou couteau « X'ACTO » (le luxe),
- une colle cyanoacrylate (« Cyanolit » par exemple ou « Uhu »),
- du papier de verre de granulation moyenne et du papier abrasif très fin (400 ou 600),
- une cale de bois pour aider au ponçage (ordre de grandeur 40 × 60 × 20 mm),
- un bloc de bois que l'on glissera dans la caisse pour les opérations de ponçage (15 × 25 × 120 mm, seule l'épaisseur de 15 mm est importante, la longueur est conditionnée par le wagon à traiter, 120 pour le fourgon, 150 pour les autres voitures),
- pour le fourgon il faut ajouter une petite perceuse à main et quelques forets de petit diamètre (la mini perceuse électrique et un jeu de fraises constituent un luxe bien agréable),
- des pinceaux fins,
- le plus coûteux : le pistolet à peinture, il est possible bien sûr de s'en passer en se servant de pinceaux et en utilisant des peintures différentes (séchage moins rapide). Le résultat risque d'être moins bon.



5 grannec

L'outillage nécessaire à la transformation des voitures au 1/160.

En cherchant bien du côté des bombes de peinture aérosol pour modélisme ou voiture automobile, il doit être possible de trouver des références valables pour le travail que nous voulons réaliser, mais prudence, car les bombes aérosol pour l'automobile pulvérisent assez grossièrement et la peinture est souvent trop épaisse. Les bombes Humbrol sont par contre précieuses.

- Une bombe d'apprêt (à trouver dans le même rayon que les peintures pour automobiles).

Toute personne construisant un réseau possède donc, si l'on excepte peut-être le pistolet à peinture, l'outillage nécessaire pour mener à bien une transformation de voiture voyageurs.

Il ne nous reste plus qu'à démarrer le travail sans aucune crainte. Nous verrons que chaque phase du travail demande seulement un peu d'application.

PRÉAMBULE

Nous avons choisi de traiter la réalisation de la décoration en dernier, il nous paraît en effet fort intéressant de peindre toutes les voitures ensemble, couleur par couleur, au lieu de travailler au coup par coup ; ceci évite déjà de se retrouver avec des caisses de teintes disparates et simplifie beaucoup si la peinture est passée au pistolet.

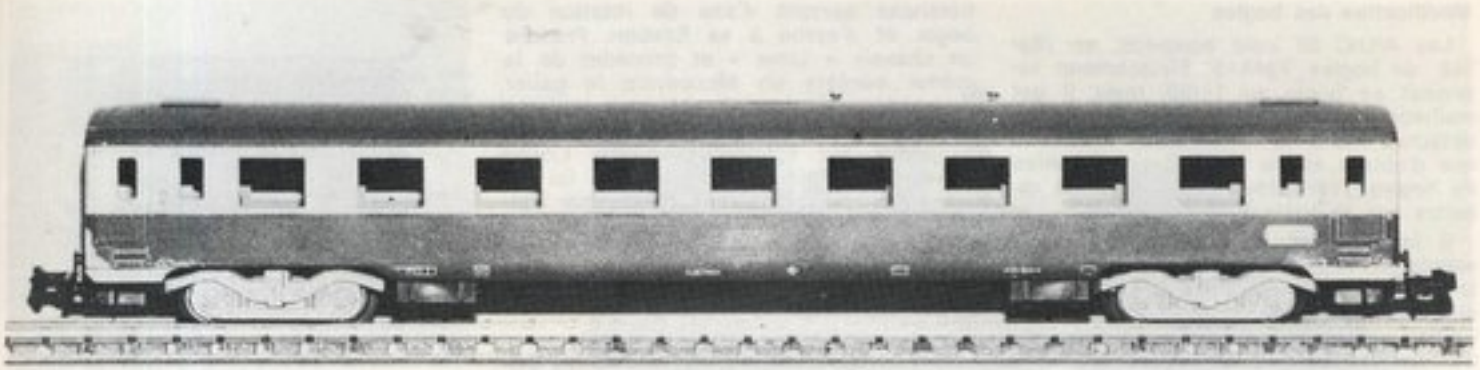
Commençons donc par passer en revue les modifications de structure à apporter aux voitures et celà dans un ordre de difficultés croissantes :

- la 1re classe A^9 UIC type Y,
- la 2e classe B^{10} DEV type U,
- le fourgon Dd4S UIC.

A'UIC 68 type Y.

Cette voiture est traitée dans la fiche documentaire L. R. 498 de la 42e série. Le dessin est amplement suffisant pour ce que nous voulons faire, d'autant plus que le plan est également au 1/160.

La base de départ est le modèle « Arnold », référence 3761 (rouge) ou 3762



L'A9 UIC transformée avant décoration. grannec

dite A4B5 (sic). La décoration étant à refaire, à priori la moins chère est la plus intéressante, nous vous proposons donc de partir de la première référence citée.

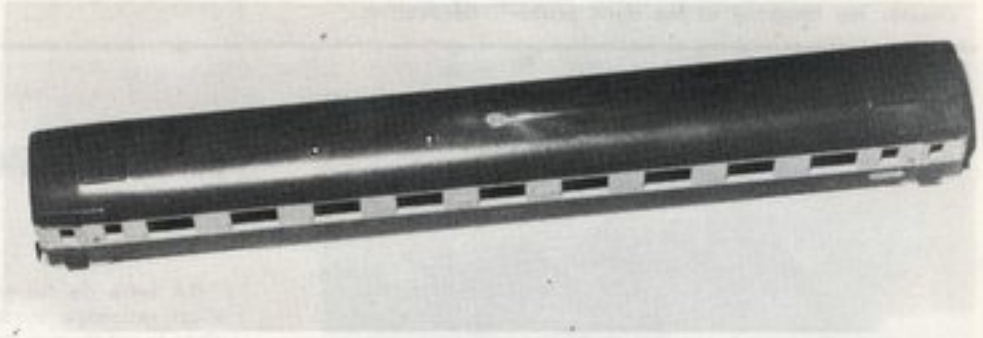
La première opération consiste à démonter entièrement le modèle. C'est plus délicat que chez • Lima • par exemple, alors travaillez avec douceur et patience.

Modifications de la caisse

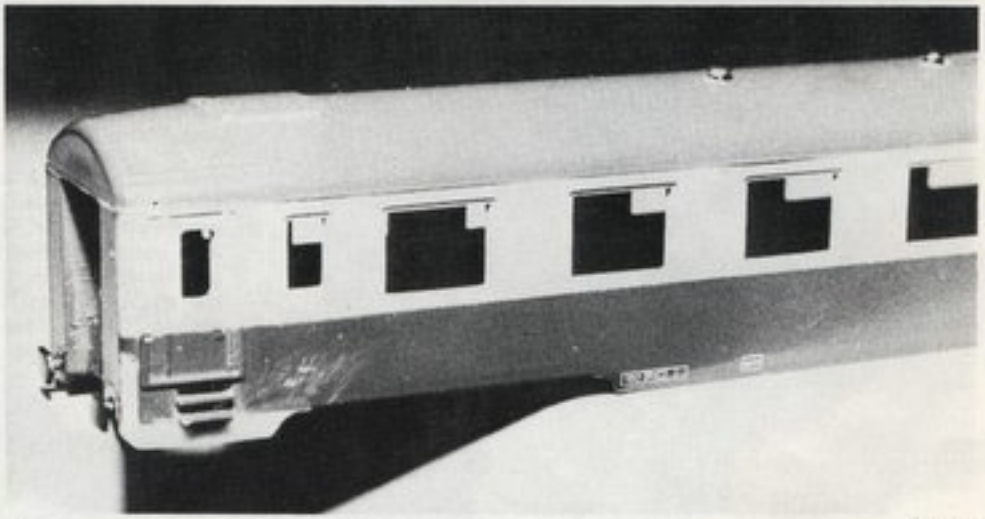
Elles sont très simples si vous ne recherchez pas la grande précision dans le détail : placer sur le toit les deux épingles représentant les aérateurs de toiture (voir le plan) (photo 7), soit en perçant au foret soit en chauffant l'épingle et en l'enfonçant dans le plastique après avoir matérialisé au crayon l'endroit adéquat. Ne pas oublier de couper ces épingles à l'intérieur soit avant de les enfoncer soit après avec une meule par exemple ou simplement en les pliant si elles sont en acier.

Si vous voulez aller plus loin il faudra ajouter la portion de bas de caisse manquante sous les portes aux extrémités, un simple morceau de plastique collé puis mis en forme sera du plus bel effet, et creuser l'emplacement du cablot de chauffage sur la gauche en regardant la voiture de face.

Pour terminer il faudra coller les tampons dans la caisse. La raison est simple : le modèle • Arnold • est très haut sur rails avec ses bogies d'origine, pour respecter la hauteur habituelle des tampons à l'échelle N, le fabriquant a été obligé de les positionner à un mauvais endroit, c'est-à-dire trop bas par rapport à la caisse ; le fait de changer de bogie va faire revenir la hauteur de la caisse conforme et à ce moment les tampons vont bien sûr se retrouver trop bas. Il est donc nécessaire de les installer à l'emplacement qui aurait normalement dû être le leur, pour celà creuser la caisse à l'emplacement des tampons (lime ronde aiguille) de façon à rattraper la hauteur (se reporter au plan) et coller les tampons qui auront au préalable été coupés du châssis (photo n° 8).

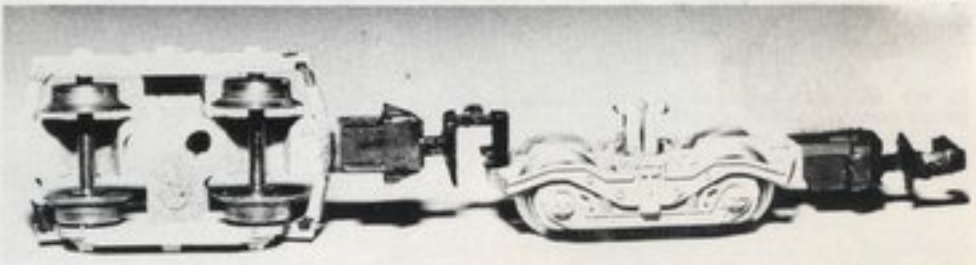


7 grannec



8 grannec

9 Le bogie Y 20 de Lima après modifications. grannec



Modification des bogies

Les A'UIC 68 sont équipées, en réalité, de bogies Y24A1S. Fleischmann reproduit ce bogie au 1/160, mais il est malheureusement introuvable en pièce détachée dans le commerce. Précisons que d'autres séries d'A'UIC sont munies de bogies Y28E. Nous avons dû nous rabattre sur le bogie Y20H de Lima.

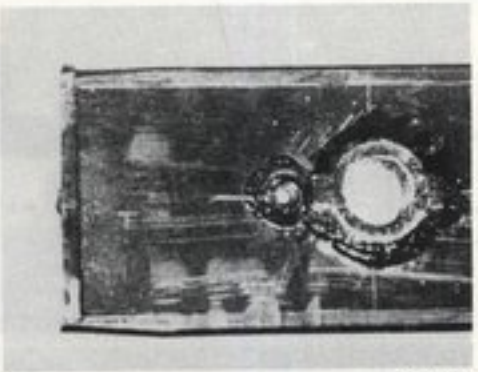
Il faut enlever la représentation des sabots de frein (ils sont mal placés) et la partie supérieure des flancs qui alourdit l'ensemble du bogie Y20 de chez « Lima ». Découper en biais les supports d'attelage à ras de l'agrafe métallique, pour être certain qu'ils ne viennent pas buter sur les côtés de caisse au passage du rayon mini de votre réseau (photo n° 9).

Modifications du châssis

Couper les tampons et les deux protubérances servant d'axe de rotation du bogie et d'écrou à sa fixation. Prendre un chassis « Lima » et procéder de la même manière en récupérant le palier de rotation du bogie ceci avec la lame du cutter ou mieux avec la scie circulaire adaptable sur la mini perceuse. Coller ce nouveau palier à la place qui lui revient (voir le plan) puis percer par l'intérieur le châssis pour laisser passer les tenons de fixation des bogies ; il faut prévoir un jeu suffisant pour que le débattement n'offre aucune résistance parasite.

Remonter l'ensemble châssis-bogies sur la caisse pour déterminer exactement les découpes à pratiquer dans les bas de caisse permettant la libre rotation des bogies (photo n° 10).

Votre voiture est prête à recevoir sa décoration.



10 grannec

Le châssis de l'A9 après modification.

NUREMBERG 79

Complément d'information

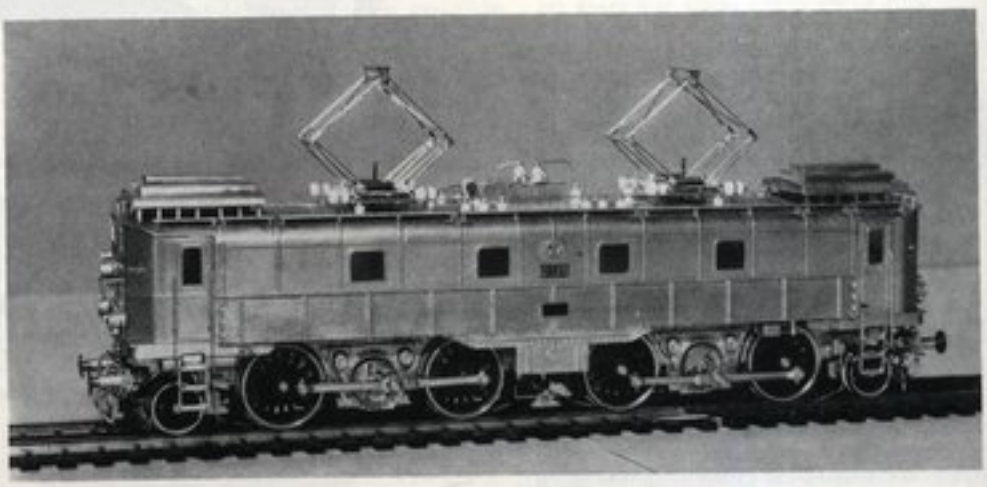
La foire de Nuremberg est à chacune de ses éditions l'objet d'un ratissage systématique par nos collaborateurs pour dénicher la pièce rare, la nouveauté réelle ou la révélation de l'année. Pour 1979, le millésime est de qualité comme le démontre notre reportage de mars et comme l'a depuis confirmé la presse spécialisée.

Victime de la poste, notre reportage du mois dernier s'était vu tronqué de quelques clichés. Voici donc en complément de nouvelles images que nous avons sélectionnées pour illustrer dans chaque échelle quelques autres modèles représentatifs de cette foire 1979.

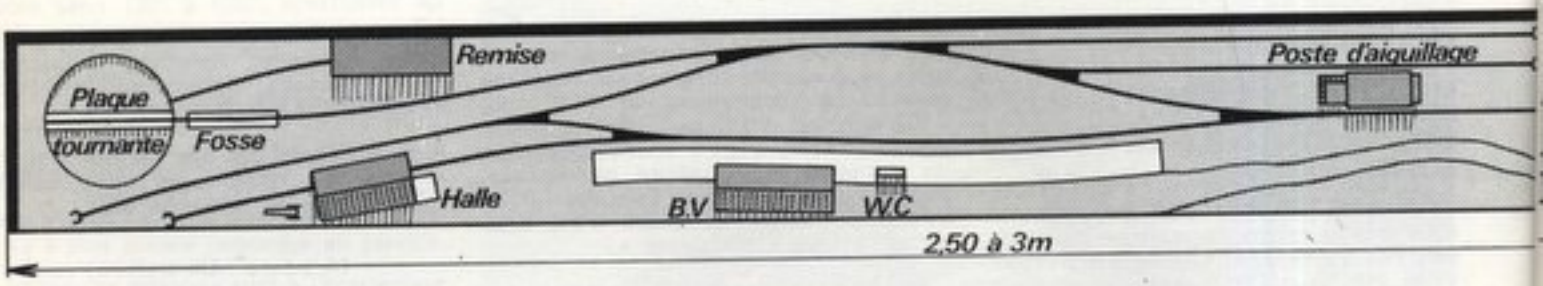
Il nous reste à attendre patiemment, à présent, la sortie de toutes les merveilles annoncées, que nous présenterons plus en détails (pour les plus accessibles) au fur et à mesure de leur commercialisation, et à souhaiter que cette émulation vers une qualité toujours plus grande dans tous les domaines (matériel roulant, décor, accessoires) montrée par les fabricants spécialisés, gagne les modélistes eux-mêmes pour que prochainement leurs réseaux montrent un niveau de finition à l'avenant.

lr

L'hôtel de ville Vollmer (HO) ne nous a paru aussi finement ciselé que l'église de Stuttgart sortie l'an passé, mais ce n'en est pas moins un modèle de classe pour les amateurs de monuments historiques.



En HO, un modèle Fulgurex de haute qualité, reproduisant les locomotives série Be 4/6 12 313 à 12 342, construite en 1921/23 et aujourd'hui amorties.



Un projet par mois

2

pour animer et présenter votre collection

clive lamming

Ce deuxième projet s'adresse, à nouveau dans cette rubrique, à ceux qui, si nombreux, manquent totalement de place. Ce petit réseau est intégré dans une bibliothèque, ou intégrée à elle, ensemble que vous construirez spécialement (manque de place oblige !) et qui contiendra des étagères amovibles. Chaque étagère amovible est, en fait, un faisceau de voies de garage (5 au maximum pour un réseau de 30 cm de profondeur). On peut déplacer ces étagères avec leurs trains. Deux glissières engagées dans des rainures à chaque extrémité de l'étagère empêchent toute chute accidentelle d'un train lors des manipulations et ne seront retirées que lorsque l'étagère choisie sera positionnée au niveau du réseau dans l'armoire.

Si l'on met une étagère tous les 15 cm environ, on peut en avoir une bonne douzaine, soit un « stock » de 60 trains possibles, ce qui représente déjà une belle collection !

lamming

Lorsqu'un train arrive en gare, la locomotive est dégagée, remisée ou remise en tête pour repartir. Lorsque tous les trains d'une étagère ont circulé, ils se trouvent inversés, mais si l'on retourne l'étagère, le cycle peut être répété. On peut aussi changer d'étagère à ce moment.

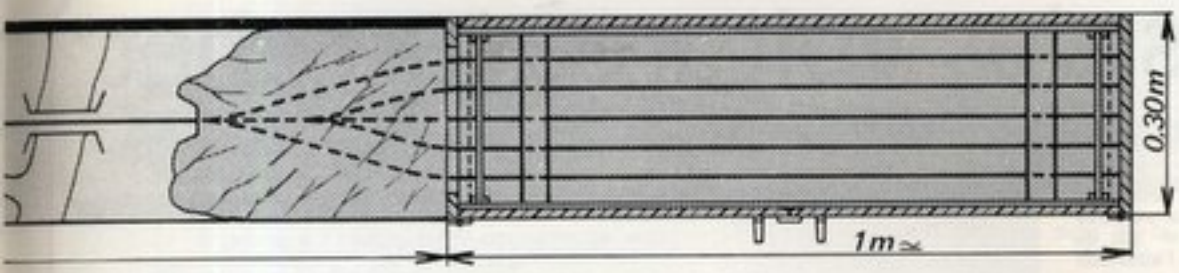
Il faut sur un si petit réseau prévoir une signalisation exacte, une très jolie voie (avec moteurs d'aiguille sous table, ou commande par tringles), des bâtiments très simples mais très soignés. Songer à une patine très ferroviaire, et surtout à un décor de fond donnant de la profondeur à cette scène qui représentera un petit terminus de campagne, ou de petite ville située non loin d'une grande ligne (et pouvant même recevoir des trains formés de deux ou trois voitures détachées du rapide passant à la gare d'embranchement comme Breteuil sur le Nord, Salins sur le PLM, etc.).

Ce réseau s'étendra le long d'un mur : prévoir une longueur de 2,50 à 3 m pour le réseau + 1,05 m pour l'armoire, le tout sur 20 ou 30 cm de profondeur.

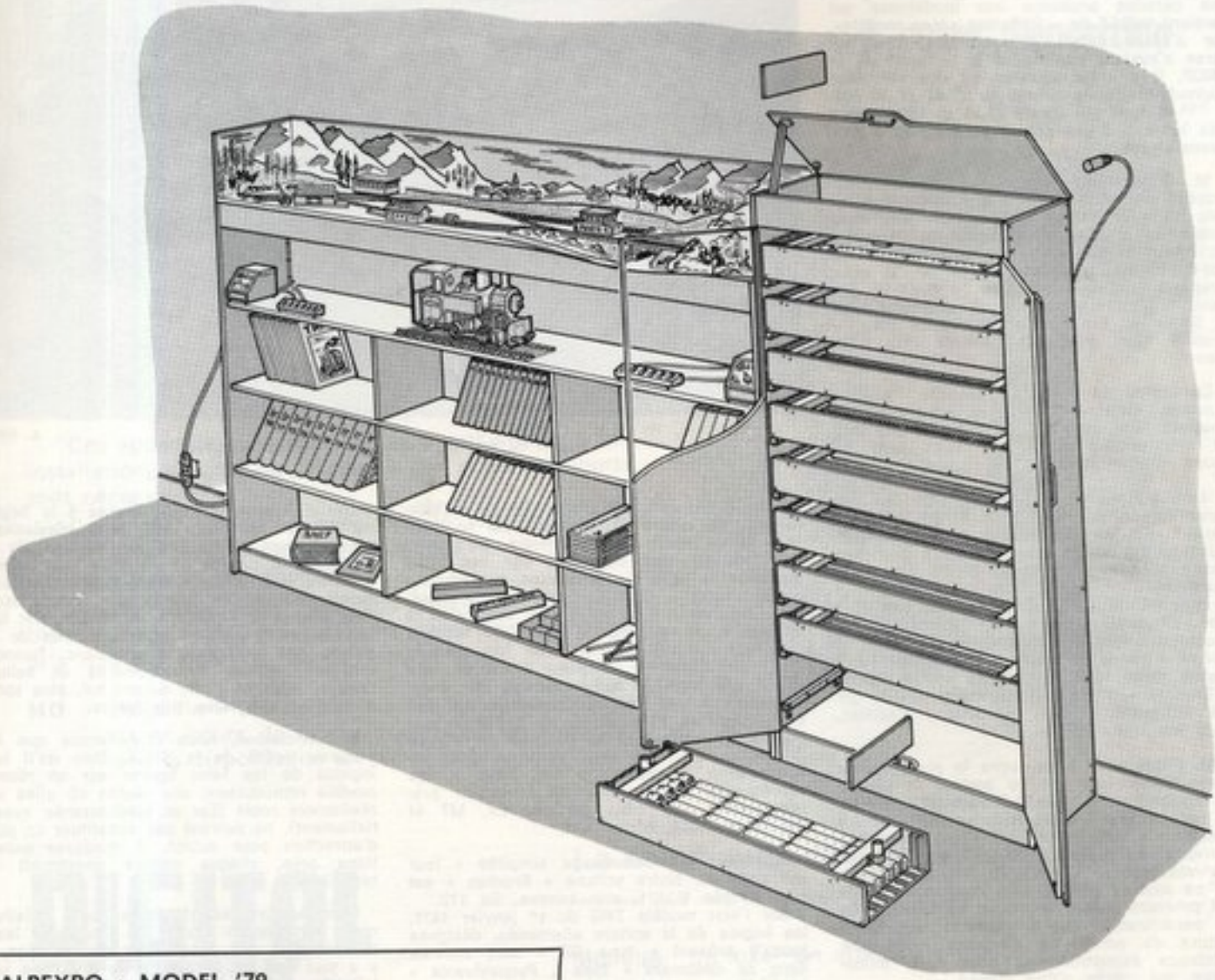
La plaque sera réalisée dans un disque de carton fort (diamètre = longueur d'une loco-tender) garni de deux rails collés à l'araldite. Une vis à tête plate servira de pivot et l'on tournera la plaque à la main. Prévoir une couleur grise ou rouille. Le petit pont manuel Fleischmann convient très bien sur un tel réseau.

On remarquera que la route conduisant à la gare passe sous la voie ferrée au pied du tunnel, disposition qui assure un mouvement de terrain plus attrayant à cet endroit que ne l'aurait permis un simple passage à niveau.

Le pont de pierre est en fait un portail de tunnel qui a trouvé là une application inhabituelle mais pratique et plaisante.



dessins : rené le gueliec



ALPEXPO : MODEL '79

3e Salon technique des maquettes et modèles réduits.

Salon en progrès, lié à l'essor du marché mondial, MODEL '78 a montré la nécessité d'un grand Salon spécialisé en France et a confirmé GRENOBLE comme lieu idéal de son organisation, grâce aux installations d'Alpexpo et grâce à la tradition technologie de pointe de la ville.

Du jeudi 24 mai au lundi 28 mai, de 9 heures à 18 heures, Model '79 accueille :

— Les acheteurs professionnels le vendredi 25 mai (9 h - 18 h), samedi 26 mai (9 h - 14 h), lundi 28 mai (9 h - 18 h).

— Le grand public le jeudi 24 mai (9 h - 19 h), le samedi 26 mai (14 h - 19 h), le dimanche 27 mai (9 h - 19 h).

à propos des voitures "Brochet"

jehan-hubert lavie

Notre rubrique Model-Shopping sur les reproductions au 1/160 de Roco des voitures dites « Brochet », parue dans le nº 398 de L.R., n'a pas manqué de retenir l'attention de quelques-uns de nos lecteurs perspicaces.

Rappelons que nous avions alors conseillé une certaine prudence aux modélistes qui seraient tentés de « franciser » ces modèles, car d'après notre documentation, ces voitures n'avaient pas figuré à l'effectif de la SNCF. Il y avait pourtant eu des véhicules approchants, nous citions la 50 87 27 20 001-3 $^{7\,1/2}$ tl type DR 30 de 21,35 m (disposition des baies : 7 grandes, 2 petites), et à panneaux lisses.

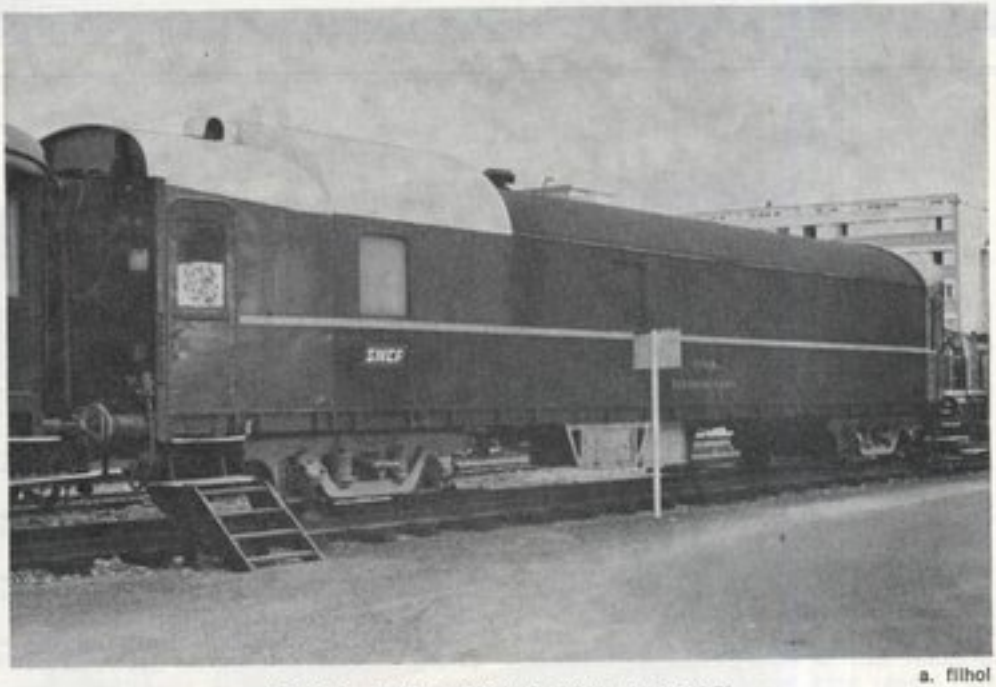
M. Alain Filhol nous écrit qu'il a photographié en octobre 1974 à la « Réserve générale RB » de Veynes, une voiture très semblable, qui d'après les éléments de marquage qu'il nous fournit, devrait être la 50 8 727 20 008-B $^{7\,1/2}$ tl, également du type DR 30, mais longueur portée à 22,10 m (disposition des baies : 6 grandes, 3 petites), et bogies type Y 16 de la SNCF. Les différences avec le modèle Roco sont donc encore plus notables !

La région de Marseille possède d'ailleurs d'autres voitures « Brochet », présentant, chacune, une longueur de châssis, une tare et une origine distinctes ! Elles sont en cours d'amortissement.

Nous aurions pu, également, citer les voitures aujourd'hui radiées 50 87 20 20 002 à 006-B ^{10} qui circulaient sur le réseau Est. Du type DR 38/39, elles étaient à panneaux lisses, longueurs 21,960 ou 22,075. Les états numériques de la SNCF les reprenaient sous le type PKP 38/39 (il s'agit pourtant bien d'un type allemand), sans doute parce qu'elles avaient été récupérées comme « dommages de guerre » sur le territoire polonais. Cette confusion règne, pour toutes les voitures dites « Brochet », dans les documents SNCF, qui les désignent, suivant les années d'édition, sous les types DR ou PKP !

M. Filhol joint à sa lettre la photographie d'une voiture de service portant la plaque de constructeur « Linke Hoffmann 1923 - Werke de constructeur « Linke Hoffman 1923 - Werke Breslau - Lauchkammer AG » qui ressemble beaucoup au modèle Roco (châssis, panneaux à rivets apparents, etc.). En fait, elle diffère de ce modèle par de très nombreux détails qui pourront passer inaperçus au 1/160, mais ne pardonneront pas à l'échelle HO. Cette voiture de service a d'ailleurs mené une existence exceptionnelle, pour nous modélistes, qui mérite d'être contée.

Née en Allemagne en 1923, comme nous venon de le voir, cette voiture est attribuée à la SNCF, comme « prise de guerre », à la Libération. Désignée type « Pologne » dans les documents de l'époque, son état de délabrement est jugé tel que tous travaux de reconstruction s'avèrent inutiles. Lors de la création de la Région Méditerranée, on la retrouve à Perpignan, son aménagement intérieur d'origine ayant été remplacé par une vaste salle contenant... un réseau de chemins de fer miniatures ! Sa carrière modéliste s'arrête en 1955, où elle entre en ateliers.



a. filhol

Wagon de service cinéma à Nancy le 14-10-78.

Elle en ressortira transformée en voiture-cinéma, sa toiture est modifiée par le montage d'une sorte de lanterneau, la plupart des fenêtres sont obstruées par des tôles soudées, la salle de projection est équipée de 56 sièges + 13 strapontins et d'un chauffage autonome à charbon par radiateurs à circulation à eau chaude (conduite blanche chauffage vapeur). Reprise cette fois sous le type... DR 24/55 (!), longueur 20,610 m, tare 40,5 t, elle reçoit le numéro Ssmyfi 110 et est accouplée à une voiture annexe Ssmyfi 111 type métallisé PLM 08/46 de 21,750 m sur bogies DM. Affectées au parc de service de la Région Est, ces deux voitures sont utilisées pour la projection des films et les conférences des centres de formation professionnelle des trois services EX, MT et VB de la SNCF Région Est.

Fin 1965, le « marquage simplifié » leur est appliqué. Notre voiture « Brochet » est renumérotée S 171, son annexe, Sx 172.

Sur l'état modèle TW6 du 1er janvier 1971, les bogies de la voiture allemande, désignés jusqu'à présent « type DR » sont appelés dans ce document « type L Pennsylvania » (motif ?).

En 1972, ces deux voitures deviennent, avec la nouvelle numérotation UIC à 12 chiffres, 60 87 99 29 061-4 S pour la voiture « Brochet », 60 87 99 29 062-2 S pour l'annexe. Nous les avons photographiés, toutes deux, en 1973 aux Ateliers de Noisy. La voiture-cinéma était munie, sur chaque face, d'une plaque « appareillage de grande précision », et des mentions « ne pas tamponner » avec signes « butte interdite » aux deux extrémités.

Enfin, vers 1975, elles sont expédiées à Nancy où elles sont radiées des effectifs du matériel à voyageurs. Attribuées à la Région de Nancy (Réseau Est), elles deviennent officiellement « wagons de service de 2e catégorie », perdent, à ce titre, leur numérotation, et la voiture-cinéma type « Brochet » reçoit des bandes jaunes sur chaque face. Pour améliorer l'isolation thermique, son lanterneau et l'extrémité correspondante de sa toiture ont été repeints en blanc. Toujours utilisées comme voiture-cinéma et voiture annexe, elles ne sont, aujourd'hui, plus aptes à circuler sur voies principales.

En conclusion, nous rappellerons que les voitures ex-DR de la SNCF, bien qu'il soit logique de les faire figurer sur un réseau modèle reproduisant une région où elles ont réellement roulé (Est et Méditerranée essentiellement), ne doivent pas constituer un pôle d'attraction pour autant. A quelques exceptions près, chaque voiture constituait un type à elle seule !

Leur nombre est toujours resté relativement restreint, et devant les problèmes inextricables (1) que posait leur maintenance, il y a tout lieu de croire que la SNCF se soit félicitée par la suite précisément de cet effectif réduit.

Alors, amis modélistes, n'employez ces voitures qu'avec prudence. Un de nos collaborateurs, expert en la matière, reviendra prochainement sur ce sujet.

---

(1) L'affectation des voitures « Armistice 1945 » à l'arrondissement de Strasbourg n'était pas due au hasard. N'oublions pas que même leur livret d'entretien était rédigé en langue allemande ! Elles n'ont été, par la suite, mutées sur la région Méditerranée que par des impératifs d'exploitation et en leur appliquant progressivement des équipements français, le dernier en date étant le bogie Y 16.